2015D08210

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake de geannoteerde agenda van de Transportraad van 13 maart 2015 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 526), het Verslag van de Transportraad op 3 december 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 519), de Inhoudelijke voorbereidingen Nederlands voorzitterschap (Kamerstuk 34 139, nr. 1) en de Voortgang Single European Sky.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Jansma

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben verscheidene vragen bij de geannoteerde agenda van de Transportraad op 13 maart 2015.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 13 maart 2015. Deze leden hebben vragen over het Vierde Spoorpakket en de verhouding tussen het investeringsplan Juncker en het beschikbaar blijven van TEN-T subsidies.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 13 maart 2015. De leden hechten er waarde aan dat de Minister en Staatssecretaris persoonlijk aanwezig zijn bij de Transportraad en vragen of dat op 13 maart ook het geval zal zijn.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 13 maart 2015, het verslag van de Transportraad van 3 december 2014, de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken van 28 januari 2015 inzake de inhoudelijke voorbereidingen voor het Nederlands EU-voorzitterschap in 2016 en de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 3 maart 2015 inzake de voortgang van Single European Sky.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 13 maart 2015 en hebben hierover nog enkele vragen.

Algemeen

Single European Sky

De leden van de VVD-fractie lezen dat de triloog over de Single European Sky (SES) voorstellen waarschijnlijk niet eerder dan begin 2016 kan starten, omdat voor een oplossing over de status van Gibraltar, de Spaanse parlementsverkiezingen zouden moeten worden afgewacht. Voornoemde leden zijn buitengewoon ontevreden dat er nu weer een jaar vertraging ontstaat bij de totstandkoming van voor de Europese luchtvaartsector broodnodige financiële en bestuurlijke hervormingen. Deelt de Staatsecretaris deze opvatting en is zij bereid om dit ook tijdens de Transportraad in te brengen? Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om ook in 2015 al op informele wijze of met onderdelen van het pakket voortgang te boeken?

Inzake de Duitse tolheffing heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de uitspraak[1] gedaan dat de beoordeling van de Europese Commissie over deze plannen wordt meegenomen in de stappen naar het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ) Gaat de Minister nu ook daadwerkelijk actie ondernemen richting het HvJ nu de uitspraak[2] er ligt van de Europese Commissie? Zo ja, wordt dit samen met Oostenrijk of andere lidstaten gedaan? Zo nee, welke andere stappen dan wel maatregelen worden er dan genomen? Kan de regering nu het wetsvoorstel bekend is en besproken is in de Bondsdag aangeven wat dit zal betekenen voor Nederlandse automobilisten en de Nederlandse transportsector? Met welke kostenpost worden zij geconfronteerd? Is er inmiddels meer duidelijkheid over de Duitse voornemens om naast tol te land, ook «tol» ter zee en in de lucht te gaan heffen? Is de Minister hierover in gesprek om deze lastenverzwarende maatregelen van tafel te krijgen?

De leden van de SP-fractie vragen hoe groot de kans wordt geacht dat de patstelling tussen het Verenigd Koninkrijk en Spanje over Gibraltar zal worden doorbroken. Wat zullen de gevolgen zijn wanneer SES2+ met uitzondering van het artikel dat de clausule bevat over Gibraltar verder zal worden uitgebreid? Met andere woorden, is het noodzakelijk dat deze patstelling doorbroken wordt alvorens er voorderingen kunnen worden gemaakt met SES2+?
Deze leden vragen of een zekere harmonisering tussen de tarieven van luchtverkeersleiding binnen de EU wenselijk zal zijn, omdat hiermee wordt voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen bijvoorbeeld kiezen om een deel van de route om te vliegen om zo hogere kosten voor luchtverkeersleiding te voorkomen en hiermee de uitgangspunten van de SES deels teniet gedaan worden.

Het heeft de leden van de CDA-fractie verbaasd dat SES niet genoemd wordt in de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken. Graag vernemen zij de achtergrond daarvan aangezien er een duidelijke motie van de Kamer ligt die SES prioriteit geeft.
Deze leden betreuren het dat de situatie rondom Gibraltar geleid heeft tot een patstelling tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Ziet de Staatsecretaris ruimte om deze patstelling spoedig te doorbreken nu de invoering van SES2+ geen feitelijke relatie heeft met Gibraltar, zo vragen zij.
Deze leden waarderen de inzet van de Staatssecretaris om tijdens het Nederlands voorzitterschap de besluitvorming over het SES2+ pakket toch verder te brengen.
Deze leden zijn met name positief over het feit dat reeds gestart is met prestatiesturing op de gebieden van capaciteit van het luchtruim (uitgedrukt in een gemiddelde vertraging per vlucht), milieu (horizontale vluchtefficiëntie), veiligheid en kostenefficiëntie (gemiddelde kosten per service unit). Graag vernemen zij de voortgang van dit traject.
Deze leden achten de aanpassing van de Duitse tarieven voor luchtverkeersleiding volstrekt onvoldoende. Is de Staatsecretaris bereid stevig en vasthoudend te protesteren tegen deze maatregelen, zo vragen zij. Tevens vragen zij wat de regering voornemens is te doen als de Duitse regering niet (of onvoldoende) aan de Nederlandse bezwaren tegemoet komt.

De leden van de D66-fractie hebben een aantal vragen ten aanzien van de voortgang op het gebied van SES. De leden van deze fractie betreuren het om te lezen dat er een patstelling is ontstaan tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk inzake Gibraltar, waardoor de onderhandelingen over

[1] Nieuwsblad Transport, 25 februari – 3 maart 2015.
[2] Nieuwsblad Transport, 3 maart 2015.

SES2+ zijn vastgelopen. Tegelijkertijd lezen deze leden dat de Staatssecretaris voornemens is om tijdens het Nederlandse EU voorzitterschap in 2016 de besluitvorming over het SES2+ pakket verder te brengen. Deze leden tie zijn van mening dat SES in algemene zin een topprioriteit moet worden tijdens het Nederlandse EU voorzitterschap.[3] De Staatssecretaris geeft echter aan dat om voortgang te boeken op SES2+ de patstelling over Gibraltar eerst doorbroken moet worden. Verwacht de Staatssecretaris in 2015 beweging op dit punt? Welke indicaties heeft zij over een mogelijk aanstaande doorbraak? Welke stappen gaat de Staatssecretaris zetten in haar contacten met de betrokken partijen om een oplossing te vinden voor dit probleem, in de aanloop naar het Nederlandse EU voorzitterschap in 2016?

De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris eveneens mogelijkheden ziet om SES verder te brengen tijdens het Nederlandse EU voorzitterschap. Vervolgens noemt zij in algemene zin een aantal instrumenten waarmee er voortgang kan worden geboekt. De leden van deze fractie vragen waarmee de Staatssecretaris zelf aan de slag wil gaan tijden het EU voorzitterschap. Welke concrete implementatiestappen wil zij zelf gaan zetten? Kan de Staatssecretaris aangeven welke doelstellingen ten aanzien van SES zij zich gesteld heeft in het kader van het EU voorzitterschap, wanneer zij zelf de agenda op dit dossier kan bepalen.

De leden van de D66-fractie lezen dat militaire dienstverleners niet worden afgerekend door de regelgeving, maar dat deze wel bijdragen aan de SES-doelstellingen. De leden van deze fractie zijn verheugd te lezen dat de Staatssecretaris verwacht dat de voorziene intensievere civiel-militaire samenwerking een positief effect zal hebben op deze doelstelling. Deze leden vragen echter wat er gebeurd in het geval dat militaire dienstverleners een negatief effect zouden hebben op het behalen van de SES-doelstellingen. Immers, deze dienstverleners kunnen niet worden afgerekend door de regelgeving. Hoe garandeert de Staatssecretaris dat ook de militaire dienstverleners de SES-doelstellingen halen, bijvoorbeeld op het gebied van milieubelasting? De leden van deze fractie vragen of de Staatssecretaris om een nadere toelichting op dit punt.

De leden van de D66-fractie lezen ten aanzien van de Single European Sky ATM Research (SESAR) dat de verordening is aangenomen die benoemt welke, door de SESAR Joint Undertaking ontwikkelde procedures en technieken, het eerste, wanneer en door wie moeten zijn geïmplementeerd (Pilot Common Project, PCP). De leden van deze fractie missen echter een appreciatie van de Staatssecretaris ten aanzien van SESAR. Dit terwijl ze aangeeft dat de verordening effect heeft op zowel KLM en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), als op het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) en Schiphol. Kan de Staatssecretaris de gevolgen van PCP voor de Nederlandse sector op dit moment reeds overzien, en zo ja, kan zij de Kamer hierover specifiek informeren voorafgaand aan het uitkomen van de Roadmap Luchtruimvisie?

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris de Kamer proactief te informeren over aan welke projecten financiering wordt toegekend vanuit het Europese Connecting Europe Facility fonds, wanneer in de loop van 2015 de Europese Commissie besluit over de toekenning van de Nederlandse aanvragen.

---

[3] Motie van de leden de Rouwe, Van Tongeren en Hachchi, 30 oktober 2014 (Kamerstuk 34 000-XII, nr 27).

Vierde Spoorpakket

De leden van de PvdA-fractie zijn onaangenaam verrast door het voorstel van het Letse voorzitterschap om het oude voorstel – van een Letse eurocommissaris – over het Vierde Spoorpakket weer op tafel te leggen. Alle amendementen die het Europees parlement had aangenomen, bijvoorbeeld op gebied van beperking van marktwerking, lijken in dit nieuwe voorstel als sneeuw voor de zon verdwenen. Deze leden zouden het zeer onwenselijk vinden indien het nu voorliggende Letse voorstel definitief zou worden. Deze leden zijn van mening dat Nederland er bij gebaat is dat het Nederlandse spoorsysteem intact blijft en niet in delen wordt opgesplitst. Bovendien hechten deze leden sterk aan de mogelijkheid om het Hoofdrailnet ook na 2025 opnieuw ondershands te kunnen gunnen aan de NS.
Deze leden begrijpen in dat kader ook niet waarom de Staatssecretaris in haar brief van 26 februari 2015 spreekt over «compromisteksten» die het Letse voorzitterschap in januari jongstleden zou hebben gepresenteerd. Eerder heeft de Staatssecretaris – in antwoord op schriftelijke vragen van het lid Hoogland[4] – namelijk gesteld dat het Letse voorstel van januari niet afwijkt (op het onderdeel directe gunning) van het oorspronkelijke commissievoorstel en tevens niet in lijn is met de Nederlandse inzet.

Op 18 februari 2015 hebben de leden van de PvdA-fractie vernomen dat het Letse voorstel nog niet is besproken in de Raad. In de brief van 26 februari 2015 blijken de besprekingen hierover in de Raad wel gestart. De aan het woord zijnde leden vragen de regering naar het verloop van die eerste discussie in de Raad. Hoe groot acht de regering de kans dat een meerderheid van de landen het Letse voorstel steunt, zo vragen deze leden. Ook vragen deze leden naar de terugvalopties, mocht het Nederlandse standpunt niet op een meerderheid van de lidstaten kunnen rekenen. Daarnaast vragen deze leden op welke wijze de regering contacten onderhoudt met het Europees parlement, dat juist via amendement de mogelijkheid tot directe gunning liet bestaan.

De leden van de PvdA-fractie hebben vernomen dat in het Letse voorstel geen eis van splitsing van vervoers- en infrataken meer is opgenomen. Het Duitse en Franse verzet is daarmee succesvol gebleken. De vraag rijst dan wel, in hoeverre de doelen van het voorstel (optimale marktwerking) nog behaald kunnen worden. Deelt de Staatssecretaris de mening dat nu dat doel ver weg is, het voorstel beter volledig van tafel kan worden gehaald.Om te voorkomen dat directe gunning onmogelijk wordt, vragen de leden van de PvdA-fractie de Staatssecretaris om in de Transportraad voor te stellen de marktpijler van het Vierde Spoorpakket[5] aan te melden voor de zogenaamde refit-operatie van de commissie-Juncker. In de ogen van deze leden betreft het hier namelijk overbodige regelgeving, die de doelen van beter openbaar vervoer voor de reiziger niet dichterbij zullen brengen. «Better regulation», waar deze commissie voor zegt te staan, bestaat er naar het oordeel van deze leden namelijk ook uit overbodige regels af te schaffen dan wel niet in te voeren. Het nu voorliggende voorstel van het Letse voorzitterschap is daar een uitstekend voorbeeld van.

Ten aanzien van de technische pijler van het Vierde Spoorpakket hechten de leden van de PvdA-fractie aan een snelle afronding. Interoperabiliteit en vereenvoudiging van toelating van materiaal is naar het oordeel van deze leden van groot belang. Daarom vragen deze leden wanneer de regering verwacht dat het traject van de technische pijler zal zijn afgerond.

---

[4] Aanhangsel van de Handelingen nummer 141501318 (Documentnummer 2015D05917)
[5] COM 2013 28, COM 2013 29

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in de brief van 28 januari 2015 over het Nederlands voorzitterschap het Vierde Spoorpakket niet aan de orde wordt gesteld. Dit bevreemdt de leden omdat dit onderwerp grote invloed heeft op de Nederlandse spoormarkt, en omdat juist het spoor een belangrijke bijdrage kan leveren aan de milieudoelstelling van de Europese Commissie, waar in de brief wel veel aandacht voor is. Deze leden vragen de Staatssecretaris daarom ook te motiveren waarom het Vierde Spoorpakket niet genoemd wordt.

In aanvulling op de vraag over de aanmelding van het Vierde Spoorpakket voor de refit-operatie vragen de leden naar de mogelijkheden die het Nederlandse voorzitterschap biedt om dit pakket alsnog van tafel te krijgen. Het verhinderen van het verplicht aanbesteden past naar het oordeel van de leden van de PvdA-fractie immers uitstekend bij de prioriteit van het Nederlandse voorzitterschap, te weten: «Een Unie die zich richt op hoofdzaken en die waarde toevoegt aan wat lidstaten zelf kunnen en moeten doen».

De leden van de SP-fractie constateren dat Duitsland en Frankrijk hun spoorbedrijf niet verplicht hoeven op te knippen en vragen of hiermee nu de blokkade vanuit Brussel om de NS en ProRail weer samen te voegen tot één spoorbedrijf komt te vervallen. Verder vinden deze leden het van groot belang dat het onderhands gunnen van het hoofdrailnet mogelijk blijft. Wat zijn de kansen dat Nederland hiervoor de handen op elkaar krijgt in Brussel vragen de leden. Liggen hier nog kansen als Nederland volgend jaar het EU-voorzitterschap bekleed, zo vragen deze leden, aangezien in de brief over het voorzitterschap hier niets over terug te vinden is.

De leden van de CDA-fractie lezen dat Nederland wel de doelstellingen van de Europese Commissie onderschrijft om tot een efficiënt en kwalitatief beter spoorsysteem in Europa te komen maar dat de voorgestelde wijze van marktopening afgewezen wordt. In verband daarmee vragen deze leden of angst voor (buitenlandse) concurrentie daarbij een rol heeft gespeeld. Ook vernemen zij graag hoe de Staatssecretaris de concurrentie door NS (of haar dochterbedrijven) in het buitenland in dat licht beoordeelt.

De leden van de CDA-fractie betwijfelen of de doelstellingen van de Commissie ook bereikt zouden kunnen worden via scherpere sturing en regie de kwaliteit en efficiency van het spoorvervoer. Dat valt of staat immers bij een effectieve controle en handhaving. Graag vernemen zij de visie van de Staatssecretaris daarop. Immers, zolang er geen effectief handhavingssysteem is, is «scherpe sturing» niet mogelijk.

De leden van de D66-fractie lezen dat het Letse voorzitterschap een aantal compromisteksten voor de marktpijler op het vierde spoorpakket heeft voorgesteld. Om welke punten gaat het hier, wat is de Nederlandse positie en wat is de invloed van deze compromisteksten op de oorspronkelijke doelstellingen van het vierde spoorpakket, zoals een level playing field? Kan de Staatssecretaris aangeven welke plek zij voorziet voor het vierde spoorwegpakket bij het Nederlandse voorzitterschap, zo vragen deze leden voorts.

Wegtransport

Onlangs hebben de leden van de VVD-fractie schriftelijke vragen gesteld inzake het niet toelaten van Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV's), ook wel «ecocombi's» genoemd. In de beantwoording van de Minister valt te lezen dat een meer uniforme handhaving essentieel is voor het

bereiken van een level playing field voor de wegvervoersector, maar dat hier Europese samenwerking voor nodig is. Kan er worden aangegeven op welke wijze de samenwerking nu wordt vormgegeven, op welk niveau en welke stappen er worden gezet om deze te intensiveren? Welke concrete doelstellingen zijn hiervoor gesteld, welk tijdpad en op welke wijze wordt de Kamer over de voortgang hiervan geïnformeerd? Wanneer komt er meer duidelijkheid over de uitkomsten van de gesprekken met de Duitse deelstaten over de inzet van ecocombi's? In dit kader stellen deze leden ook de vraag of de Minister met het oog op haar ambities op het gebied van Intelligent Transport Systems (ITS) nadrukkelijk toekomstige innovaties, zoals platooning en ITS, in Europees verband wil agenderen. De ervaring met de ecocombi's laat namelijk zien dat bepaalde lidstaten, zoals Duitsland en België, zeer huiverig zijn voor innovaties en dat zij barrières opwerpen ter bescherming van hun eigen nationale belangen. Is de Minister bereid om het belang van innovaties te agenderen en hier zelf een voortrekkersrol in te vervullen?

Herkent de Minister de zorgpunten van Transport en Logistiek Nederland (TLN), zoals geformuleerd in hun Position Paper ter voorbereiding van het Algemeen Overleg Transportraad van 4 maart 2015, inzake de verstekelingenproblematiek? Welke maatregelen zijn, dan wel worden, hiertoe genomen om het onderwerp in Europees verband op te pakken?

De leden van de VVD-fractie hebben in het kader van de gezamenlijke doelstellingen die de Europese Commissie nastreeft nog enkele vragen over allerlei nieuwe regelgeving van Europese lidstaten. Er zijn namelijk grote zorgen over een wildgroei die nu ontstaat aan nieuwe regels die veel extra lasten met zich meebrengt voor de Nederlandse transportsector. In plaats van het versterken van een interne Europese markt lijkt nu in allerlei lidstaten vooral de focus te liggen op bescherming van de eigen markt. Herkent de Minister deze tendens en is het niet tijd om voor een logistiek land als Nederland de versterking van de interne markt weer nadrukkelijk te agenderen? Is de Minister hiertoe bereid? Over de specifiek genomen maatregelen hebben deze leden de volgende vragen.

Duitsland heeft per 1 januari 2015 een wettelijk minimumloon van € 8,50 per uur geïntroduceerd, die van negatieve invloed zijn op de Nederlandse transportondernemers. Kan de Minister aangeven of deze nieuwe wetgeving voldoet aan de bepalingen uit het EU-verdrag vrije verkeer van goederen en diensten, Rome I en de EU-detacheringsrichtlijn? Zo niet, wat voor maatregelen gaat de Minister ten aanzien hiervan nemen? Vindt de Minister niet dat hiermee de Nederlandse transportsector nog meer wordt belast? En is de Minister bereid om met haar Duitse ambtsgenoten te zoeken naar een werkbare oplossing voor de Nederlandse transportsector?

Ook heeft Hongarije het Electronic Trade and Transport Control System (EKAER)-systeem geïntroduceerd om btw-fraude in de handel tussen Hongarije en de EU-lidstaten tegen te gaan. Dat betekent dat de Nederlandse transportsector zich ook moeten registreren in het EKAER-systeem. Welke extra lasten brengt dit met zich mee voor de Nederlandse ondernemers? Welke stappen zijn en worden er gezet om tot een oplossing te komen?

Al lange tijd wordt er gesproken over de verschillende nationale interpretatie van de Europese rij- en rusttijden regelgeving. Frankrijk en België hebben weer een nieuwe stap in dit verband gezet doordat zij sinds kort nieuwe regelgeving hebben ingevoerd die vrachtwagenchauffeurs verbiedt om tijdens de weekendpauze in hun eigen voertuig tijd door te brengen of te slapen. Deelt de Minister de mening dat het hoog tijd is om eindelijk een uniforme nationale interpretatie van de Europese rij- en rusttijdenverordening te agenderen en te realiseren in het kader van een gelijk Europees speelveld en versterking van de interne Europese markt? Zo ja, welke stappen worden er gezet om te voorkomen dat er de huidige

invulling van diverse lidstaten Nederlandse parkeerplaatsen dreigen te worden overspoeld door Oost-Europese truckchauffeurs?
Is de Minister bereid om het belang van de ondertekening van het e-protocol bij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR-verdrag) onder de aandacht te brengen van haar ambtsgenoten, zodat de Nederlandse transportsector haar traditie in efficiency en effectiviteit in de logistieke sector kan voortzetten?
Ook de op 4 december 2011 EU verordening 1071/2009/EG, die de toegang tot het beroep van transportondernemer regelt, vraagt om uniformering in implementatie en uitwerking. Ook hier wordt gevreesd voor een oneerlijk speelveld door andere interpretatie nationaal. Klopt het dat Nederland voorop loopt in de ingangsdatum van het European Register of Roadtransport Undertakings (ERRU) register? Zo ja, is er dan geen sprake van een nadelige positie voor de Nederlandse transportsector? Welke maatregelen gaat de Minister dan in nationaal en Europees verband nemen?

Investeringsplan van de Europese Commissie

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het investeringsplan van de Europese Commissie. De Commissie komt met een fonds voor investeringen van ruim 300 miljard euro, door 21 miljard euro van de begroting om te buigen en te gebruiken als garantie voor een vijftienvoud aan te genereren private investeringen. De EU-bijdrage wordt in mindering gebracht op onder andere onderzoeksgelden, maar ook de Faciliteit Europese Verbinding (CEF) of Trans-European Transport Networks (TEN-T) gelden ten bedrage van 3,3 miljard euro aan subsidies voor grensoverschrijdende transportcorridors, lijken hierdoor te verdwijnen of in omvang af te nemen. In dat kader hebben deze leden vragen over de Nederlandse inzet. In de brief van 26 februari 2015 lezen zij namelijk dat Nederland zowel positief is over het Europese investeringsplan en daarnaast de TEN-T gelden overeind wil houden. Naar het oordeel van de aan het woord zijnde leden bijt deze inzet elkaar. Deze leden vragen de Staatssecretaris daarom de inzet nader toe te lichten en in te gaan op de verhouding tussen Europese investeringsplan en TEN-T gelden.

De leden van de PvdA-fractie hechten in ieder geval zeer aan het beschikbaar blijven van TEN-T subsidies voor de aanleg van (Nederlandse) wegen en spoorwegen. Eerder heeft ook de Staatssecretaris aangegeven aanspraak te willen maken op deze TEN-T gelden, met name voor grensoverschrijdende infrastructuur. Wordt het verwerven van deze subsidies moeilijker als gevolg van het Europese investeringsplan, zo vragen deze leden de Staatssecretaris. Ook vragen de aan het woord zijnde leden of de garantstelling zoals die wordt voorgesteld met het Junckerfonds in Nederland bij een lage bancaire rente wel meerwaarde biedt.

De leden van de SP-fractie zien de voordelen van het Europees investeringsprogramma, maar vragen waarom de Nederlandse regering vooral inzet op de vergroening van scheepvaart. Welke afweging zit hier achter?

Overige

De leden van de VVD-fractie constateren dat op verzoek van de Europese Commissie het onderwerp «burgerluchtvaart over conflictgebieden» is geagendeerd voor de Transportraad van 13 maart. Wat zal daar concreet besproken worden, wat is de inzet van de Staatssecretaris en wat is de verwachte uitkomst, zo vragen deze leden?

De leden van de D66-fractie vragen of het klopt dat het afgezwakte voorstel van de Europese Raad over Roaming en netneutraliteit op 4 maart 2015 binnen de COREPER is besproken en dat het voorstel op 13 maart als hamerstuk bij de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie behandeld zal worden? Zo ja, wat is de reden dat er niet over het voorstel gestemd wordt?

De leden van de D66-fractie lezen dat op verzoek van de Europese Commissie de onderwerpen burgerluchtvaart over conflictgebieden en de energie-unie zijn geagendeerd. Kan de Staatssecretaris aangeven welke zaken hierbij naar verwachting worden besproken?